

## 議題研析

### 一、題目：劃設路口交通標線之研析

### 二、議題所涉法規

道路交通管理處罰條例、道路交通標誌標線號誌設置規則

### 三、背景說明

(一)彰化國小三姊弟日前過馬路遭撞傷，事後發現該路口為典型「三缺」路口，警方統計該路口近3年每年各發生8到11件車禍。該事故給社會的警示包括：斜高路口行穿線的視線死角、高齡者駕駛風險等<sup>1</sup>。

(二)專家學者看法<sup>2</sup>：

- 1.財團法人中華民國消費者文教基金會交通委員會召集人指出，斜的行穿線通常較長，行人穿越時間也會增長，讓過馬路的風險變高，建議行穿線應退縮到適當距離，變成「直的」行穿線，除可縮短行人穿越時間，也能減少駕駛視線死角。另考量高齡者或孩童步伐緩慢、步距較小，過大路口無法一次通過，若設置庇護島，穿越馬路一半仍有安全空間。
- 2.學者認為，除了調整路口硬體設計，還可思考調整「行人清道時間」，亦即讓行人只能在行人綠燈時進入路口，並在合理秒數內安全通過，避免搶時間通過的狀況。

<sup>1</sup> 葉冠好、林敬家、簡慧珍，出事路口行穿線是斜的 學者：應退縮 孩童單獨過馬路、高齡駕駛風險 監理部門應加強管理，聯合報，113年2月24日，第A5版。所謂「三缺」：沒有行穿線退縮、沒有人行道、沒有行人庇護島。

<sup>2</sup> 同前註。

3. 亦有學者指出，無論路口、行穿線是不是斜的，開車經過路口本來就應該要減速，如果是視線不清楚釀災，路口就必須重新設計。
4. 台灣交通安全協會副理事長認為，臺灣很多十字路口行穿線(指垂直、不同方向的斑馬線)會靠很近甚至重疊，這都是不及格，代表行穿線沒有退縮，駕駛就不容易看到行人，有的轉彎處甚至會有電線桿擋住視線，一轉彎過去就撞到行人。因交通工程面是我國最常忽略的面向，很多路口的工程設計若能透過強迫車輛降速、提高行人能見度，進而保障行人安全<sup>3</sup>。

## 四、探討研析

### (一) 通盤檢討交通法規

道路交通管理處罰條例第 3 條第 4 款規定：「行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。」及其第 6 款規定：「標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。」依道路交通標誌標線號誌設置規則(以下簡稱設置規則)第 185 條第 1 項<sup>4</sup>、第 185 條之 1 第 1 項<sup>5</sup>及第 186 條第 1 項及第 2 項<sup>6</sup>係分別規範枕木紋(長度以 2 至 8 公尺為度)、對角線及斑馬紋(長度以 3 至 8 公尺為度)行人穿越道線之劃設標準。

設置規則第 185 條關於「枕木紋行人穿越道線」之設置，並未如

---

<sup>3</sup> 林雨佑，被稱「行人地獄」的臺灣——為何我們的馬路設計不安全？報導者 THE REPORTER，112 年 1 月 4 日，網址：<https://www.twreporter.org/a/sidewalk-pedestrian-traffic-safety>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。

<sup>4</sup> 道路交通標誌標線號誌設置規則第 185 條第 1 項規定：「枕木紋行人穿越道線，設於岔路口；其線型為枕木紋白色實線，線段長度以 2 公尺至 8 公尺為度，寬度為 40 公分，間隔為 40 至 80 公分，儘可能於最短距離處銜接人行道，且同一組標線之間隔長度需一致，以利行人穿越。」

<sup>5</sup> 道路交通標誌標線號誌設置規則第 185 條之 1 第 1 項規定：「對角線行人穿越道線，設於有行人專用時相之號誌路口；其線型為於路口對角線位置劃設 X 字型平行白色實線，線寬 15 公分，平行寬度以 3 至 5 公尺為度。」

<sup>6</sup> 道路交通標誌標線號誌設置規則第 186 條第 1 項規定：「斑馬紋行人穿越道線，設於道路中段行人穿越眾多之地點。但距最近行人穿越設施不得少於 200 公尺。」同條第 2 項：「本標線之線型為兩條平行實線，內插斜紋線，均為白色，平行實線之間距以 3 公尺至 8 公尺為度，線寬 10 公分，斜紋線之寬度與間隔均為 40 公分，依行車方向自左上方向右下方傾斜 45 度。」

對角線行人穿越道線及斑馬紋行人穿越道線之規範，明定須併用交通號誌或標誌，法制上需否參照增修，以強化實務上路權管制執行效果，似亦可研酌檢討<sup>7</sup>。另有專家認為必須從上到下盤點法規，減少道路規劃之模糊彈性，讓好的設計規範不只是參考；整合道路主管機關權責，讓各機關不再互相卸責；重視道路幾何改善，把行人安全從基礎做好<sup>8</sup>。

## （二）參酌國外作法

檢視英國、瑞典及新加坡的人行政策遠景、策略及行動方案，落實「以人為本」的設計原則，無論是英國要打造讓行人喜歡行走的環境，或是瑞典以零死傷的政策目標，到新加坡提升公共環境讓市民步行及搭乘公共運輸，都是期盼人行設施能夠從使用者需求的角度進行設計，特別是弱勢用路人的需求，更該被重視及落實。雖然各國都對於人行穿越設施的形式及設計方式均有所規範，但未特別規範人行穿越設施需離路緣多少距離，才可以維護行人安全。透過檢視各國路口人行穿越設施設計規範發現，各國路口設計均考量行人與駕駛的視距範圍，車輛停止線不能緊臨路緣，才能留意到路口兩側行人的動向，同樣的將行人穿越道稍微退縮，並搭配人行道斜坡一併設計，而非緊貼路緣進行劃設，才能引導行人透過正確的動線通過道路<sup>9</sup>。

相對於我國常見來不及過完馬路而倉皇奔跑過街的行人，英國道路中央常設有寬廣的中途停留區，給行人安心停留的餘裕，以便兩段式、甚至三段式穿越。道路設計重視「緩衝」行人不再無所適從，如人行道拓寬和設置面積足夠的行人穿越中途停留區，道路中央設置行人中途停留等候區，方便行人兩段式、甚至三段式穿越馬路，這不僅方便行動較緩慢的行人、提升行人安全，也減少駕駛人每一次等候

---

<sup>7</sup> 彭文暉，行人穿越道交通標線相關問題探討（編號：659），立法院法制局，108年3月。

<sup>8</sup> 林雨佑，同註3。

<sup>9</sup> 國立交通大學運輸研究中心研究團隊，人行設施規範與應用—以國外案例為例，內政部國土管理署都市基礎工程組，109年4月30日，網址：  
<https://myway.cpami.gov.tw/Article/knowArticle/knowCont/391.html>，最後瀏覽日期：113年3月14日。

行人通過的時間<sup>10</sup>。

### （三）曾發生交通事故及風險性高路口應優先改善

內政部警政署報告顯示，行人傷亡的事故型態，以「穿越道路中」（約 47%）最多，「同向通行中」次之（12%）。許多關注交通安全的民間團體提出，規劃合理明確的行人動線，改造馬路設計才是提升行人安全的關鍵<sup>11</sup>。然前述系爭出事路口近 3 年每年各發生 8 到 11 件車禍，且為 4 線車道，加上沒有行穿線退縮、人行道、行人庇護島及行穿線加強輔助照明，出事率高卻遲未加以改善，有關交通標誌、標線、號誌之設置，應依設置規則規定，而設計準則皆應以行人通行安全為優先。且依都市人本交通道路規劃設計手冊（第二版）之道路交叉口整合設計準則，4 車道以上道路中央宜設置庇護島，庇護島寬度宜大於 1.5 公尺<sup>12</sup>，顯見已有道路設計規範卻未落實執行。

我國道路規劃仍有許多改善空間，尤其是行人從斑馬線穿越馬路時，更是經常發生意外。依報導，政府於 111 年即已提出：行穿線退縮、增設行人庇護島、轉角半徑縮小、行人號誌增設、行人穿越距離縮短及人行道增設等多項路口改善<sup>13</sup>。精進道路設計與增加行人保護裝置，應屬當前必須加速落實的優先作為，雖中央及地方政府屢稱已有改善，惟改善計畫應更為加速，方能遏止交通事故再度發生，尤其是曾發生交通事故及高風險之路口更應優先改善，俾讓行人有更安全之用路環境。

撰稿人：陳淑敏

---

<sup>10</sup> 陳韻聿，英國「行人最大」道路設計是安全大功臣，Hami 書城，112 年 11 月 8 日，網址：<https://reurl.cc/67mm15>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。

<sup>11</sup> 林雨佑，同註 3。

<sup>12</sup> 都市人本交通道路規劃設計手冊（第二版），內政部國土管理署都市基礎工程組，110 年 1 月版，網址：<https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikiSession/830>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。

<sup>13</sup> 探討行人庇護島、行穿線退縮，保護行人用路安全！GoNews 行新聞，111 年 7 月 28 日，網址：<https://www.gonews.com.tw/law/walk/18979/>，最後瀏覽日期：113 年 3 月 14 日。